ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2002-2006
SOMMAIRE DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2002
SOMMAIRE DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2002

Le 1 mars 2002

Administration de pilotage des Grands Lacs

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2002-2006,
DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2002 ET
DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2002
COMME ILS ONT ÉTÉ APPROUVÉS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS
ET LE CONSEIL DU TRÉSOR
LE 31 JANVIER 2002 C.T. rec. 829504

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, constituée en société àresponsabilité limitée en mai 1972 et maintenue en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 1er octobre 1998, elle exerçait son activité sous le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. Conformément àla *Loi maritime du Canada* qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, elle a acquis le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs et est réputée avoir été établie en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État et est désignée à l'annexe III, première partie, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a amorcé un processus visant àabandonner sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Les buts de l'Administration sont d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* énonce que les tarifs doivent être justes, raisonnables et suffisants de manière à permettre à l'Administration, avec tout revenu provenant d'autres sources, d'assurer son autonomie financière.

L'Administration est exempte du paiement d'impôts sur le revenu.

L'Administration n'est pas un mandataire de Sa Majesté.

Le président de l'Administration est nommé par décret du Gouverneur en conseil, sous la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général est sélectionné par le conseil d'administration et nommé par décret du Gouverneur en conseil avecla recommandation du ministre des Transports. Le directeur général assure la direction de l'Administration et a pleine autorité sur ses activités.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;

- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;

- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;

- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

MISE AU POINT SUR LES MESURES PRISES PAR L'ADMINISTRATION POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES DE L'O.T.C.

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

Recommandation	État
L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques	Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre

pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, elle est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.

administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'été 2002.

L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.

Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été peaufiné et sera mis en oeuvre à l'hiver 2002. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.

Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.

L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette exigence et devrait avoir terminé son examen d'ici l'été 2002.

Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts, Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.

Cet exercice a été effectué en 2001 et sera répété en 2002.

Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.

En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001.

Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place an 2000 et maintenue en 2001. L'Administration a reçu quelques plaintes d'usagers, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.

Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.

L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2002.

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de

1999 et de 2000 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés. L'Administration examinera cette question de nouveau en 2002 et en rendra compte dans son rapport annuel de 2002.

HYPOTHÈSES UTILISÉES DANS L'ÉLABORATION DU PLAN D'ENTREPRISE

VOLUME DE TRAFIC

Le service de pilotage est maintenant offert presque uniquement aux navires transocéaniques, bien qu'on ait remarqué une utilisation plus régulière des services de pilote chez les pétroliers canadiens au cours des cinq dernières années. Depuis le début des années 1980, le nombre d'affectations de pilote n'a cessé de diminuer. Cette tendance à la baisse a été contrée grâce à des augmentations du nombre d'affectations de 8 p. 100 en 1993 par rapport à 1992 et de 42 p. 100 en 1994 par rapport à 1993. Le niveau de trafic en 1995 a diminué de 21 p. 100 par rapport à 1994, tandis que celui de 1996 a augmenté de 13 p. 100 par rapport à 1995 et celui de 1997, de 4 p. 100 par rapport à 1996. Pour des raisons inhabituelles et inattendues, le volume de trafic en 1998 a dépassé de 26 p. 100 celui de 1997. Du fait que la menace d'une loi sur les quotas et de pénalités tarifaires d'importation planait sur les importations d'acier, un volume élevé d'acier est entré dans les Grands Lacs avant l'adoption des mesures proposées. La suite des événements confirme que les propositions visant à limiter l'importation d'acier ne se sont jamais concrétisées et ont occasionné, de fait, une plus grande importation d'acier. Les affectations canadiennes ont été anormalement plus élevées en 1998 étant donné que deux des circonscriptions internationales ne disposaient pas de suffisamment de pilotes américains pour leurs affectations respectives, d'où le recours aux pilotes canadiens pour assumer l'excédent de trafic. En 1999, les États-Unis ont accru le nombre de pilotes de sorte qu'ils peuvent maintenant satisfaire à la demande.

L'importation d'acier et l'exportation de grains devraient se maintenir aux niveaux de 1997 pendant le reste de 2001 ainsi qu'en 2002 et au-delà

Selon les prévisions émises par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada, le volume de trafic pour les années 2002 à 2006 sera semblable à celui de 1997.

Le volume de trafic maritime au cours de la période de planification dépendra largement de l'exportation de grains et du mouvement de l'acier dans les ports des Grands Lacs. Le niveau de trafic depuis le canal Welland jusqu'aux ports des lacs supérieurs constitue un facteur important dans la production de revenus.

Le nombre d'affectations prévu pour 2002 est de 7 300. Il est à noter que la taille et la destination des navires sont également des indicateurs de revenus et peuvent donc avoir une incidence sur les revenus. Même si l'Administration ignorait le nombre total d'affectations pour 2001 au moment de la préparation de ce plan, elle estime, en fonction des six premiers mois de la saison, qu'environ 7 300 affectations seront enregistrées.

	1995 résultats réels	1996 résultats réels	1997 résultats réels	1998 résultats réels	1999 résultats réels	2000 résultats réels	2001 prévision	2002-2006 planifié
Affectations	6 091	6 903	7 192	9 085	8 108	8 605	7 300	7 300
Variation en pourcentage	-21 %	+13 %	+4 %	+26 %	-10 %	+6 %	-15%	-%

NIVEAUX TARIFAIRES

Tableau sommaire des modifications tarifaires

Résultats réels							Planifiés		
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002-2006
-2 %	(1) 4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	(2) -5 %	(1) -5 %	0 %	+3% par année

(1) Augmentation tarifaire de 1,5 p. 100 publiée en 1992 et mise en application en mars 1994, accompagnée d'une augmentation tarifaire de 2,5 p. 100 en juillet 1994.

- Réduction de 5 p. 100 appliquée aux secteurs canadiens.
- Nouvelle réduction de 5 p. 100 dans la seconde année.

Tableau sommaire de l'inflation
selon l'Indice des prix à la consommation

1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Estimation 2002-2006
1,8 %	0,2 %	2,2 %	1,6 %	1,7 %	0,9 %	1,7 %	3 %	3,3%	3%

Note : Les résultats réels proviennent de Statistique Canada et les prévisions, d'un observateur de la Banque canadienne impériale de commerce.

AUGMENTATIONS SALARIALES

Les quatre (4) conventions collectives conclues avec les corporations de pilotes ont été renégociées pour une période de trois (3) ans qui prendra fin le 31 mars 2002. Les augmentations salariales se situeront en moyenne à3 p. 100 par année. Le plan d'entreprise est préparé en fonction d'une hausse salariale de 0 p. 100 pour les cadres et les pilotes en 2002 et 2003. Les négociations n'ont pas encore débuté; elles commenceront au début de 2002. Ce gel salarial sera effectué en réduisant le nombre de pilotes et/ou gelant les salaires.

Le contrat conclu avec l'Alliance de la fonction publique du Canada, qui comprend le personnel de bureau et les répartiteurs, a été renégocié pour une période de trois ans prenant fin le 30 juin 2003 et prévoit des augmentations salariales de 3,3 p. 100, 3 p. 100 et 2,5 p. 100.

NOMBRE DE PILOTES

Entre 1981 et la fin de la saison 1993, l'Administration a supprimé 73 postes de pilote àtemps plein (le nombre de postes passant de 127 à54) en raison d'une baisse considérable du volume de trafic au cours de cette période. Elle a cherché àréduire le nombre de retards causés par l'augmentation inattendue et imprévue (42 p. 100) du volume de trafic en 1994 en :

(i) rappelant des pilotes àla retraite;
(ii) prolongeant les périodes de travail des pilotes contractuels;
(iii) adaptant les règles de travail pour permettre aux pilotes de faire davantage d'heures supplémentaires;
(iv) épuisant les listes d'admissibilité de manière à embaucher dix pilotes à temps plein supplémentaires.

En dépit de ces mesures, l'Administration n'a pu éliminer complètement les retards en raison des flux de trafic considérables qui sont survenus.

Dans le domaine de la navigation maritime, les navires vont et viennent dans le réseau de façon imprévue, dans des conditions météorologiques et ambiantes parfois mauvaises. Il faut donc une infrastructure qui puisse assurer la sécurité, fournir des pilotes sur demande (même aux navires exemptés) et faire face aux flux de trafic irréguliers. Toutefois, l'Administration ne pourra peut-être pas assurer ce service àl'avenir puisque son objectif d'autonomie financière ne lui permet pas d'embaucher des pilotes supplémentaires pour contrebalancer les augmentations soudaines et temporaires du volume de trafic.

L'Administration croit que le nombre de pilotes établi en 2001 permettra de desservir le trafic prévu pour la période allant de 2002 à2006. Durant les périodes de pointe isolées, les demandes en pilote ne peuvent être satisfaites, ce qui entraîne des retards pour la navigation. Comme elles l'ont fait depuis 1994, l'Administration et l'industrie maritime doivent accepter que se produisent certains retards puisque les coûts associés à l'élimination de tous les retards risqueraient d'être considérables.

AUTRES FACTEURS

(i) L'Administration continuera d'examiner ses frais d'exploitation et réduira ses dépenses, où cela est possible, comme elle l'a fait dans le passé. Elle examinera le nombre de pilotes en fonction de la demande et ne recrutera d'autres pilotes que lorsqu'il sera évident qu'une augmentation du volume de trafic est susceptible de se maintenir.

(ii) L'état des résultats pour la période de planification est basé sur une saison de navigation qui n'excédera pas une moyenne de 270 jours.

(iii) Il est difficile de faire des prévisions inflationnistes vu l'incertitude des événements futurs et le rythme auquel l'inflation se répercute sur les frais d'exploitation. L'Administration préparera le plan quinquennal en se basant sur un indice moyen du coût de la vie de 3 p. 100. Il s'agit d'une estimation prudente, la meilleure que l'on puisse faire àce moment-ci.

POLITIQUES FINANCIÈRES

Le paragraphe 33 (3) de la *Loi sur le pilotage* exige que l'Administration établisse des tarifs qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, lui procureront un revenu suffisant pour assurer son autonomie financière.

Ce même paragraphe exige aussi que les tarifs des droits de pilotage soient justes et raisonnables.

Lorsqu'il n'est pas possible de concilier ces deux exigences, l'Administration veut, conformément àsa politique, que la priorité soit accordée au principe des tarifs justes et raisonnables. Même si elle s'est fixé comme but l'autonomie financière, elle n'entend pas l'atteindre nécessairement chaque année (ou chaque période) aux dépens du principe des tarifs « justes et raisonnables ».

Son surplus de fonds permettra àl'Administration d'assurer son autonomie financière tout en établissant des tarifs justes et raisonnables. Elle n'aura donc pas à compter sur les fonds publics, dont l'élimination est d'ailleurs prévue par une décision de principe de Transports Canada ainsi que dans la *Loi maritime du Canada*.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

BILAN
(en milliers)

	PRÉVISION RÉEL$ 1999	PRÉVISION 2000	BUDGET 2001	PRÉVISION 2002	PRÉVISION 2003	PRÉVISION 2004	PRÉVISION 2005
ACTIF							
ACTIF COURANT							
CAISSE ET PLACEMENTS	8,171 $	7,287 $	6,541 $	6,777 $	6,789 $	6,808 $	6,780 $
COMPTES DÉBITEURS	3,099	3,188	3,156	3,242	3,342	3,441	3,543
	11,270	10,475	9,698	10,019	10,131	10,250	10,323
PLACEMENTS À LONG TERME							
PLACEMENTS - PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	2,705	3,000	3,200	3,800	3,800	4,200	4,500
BIENS IMMOBILISÉS	637	737	937	937	1,037	1,137	1,237
MOINS : AMORTISSEMENT CUMULÉ	(462)	(512)	(562)	(612)	(662)	(712)	(762)
	175	225	275	325	375	425	475
TOTAL DE L'ACTIF	14,150 $	13,700 $	13,271 $	13,944 $	14,406 $	14,875 $	15,308 $
PASSIF							
COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER	4,998 $	4,083 $	3,304 $	3,602 $	3,804 $	3,760 $	3,911 $
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	2,578	2,993	3,313	3,638	3,968	4,303	4,643
TOTAL DU PASSIF	7,576	7,076	6,617	7,240	7,852	8,071	8,454
AVOIR DES ACTIONNAIRES							
ACTIONS ORDINAIRES	-	-	-	-	-	-	-
CAPITAL D'APPORT	02	02	02	02	02	02	02
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS	6,492	6,542	6,572	6,822	6,672	6,722	6,772
	6,574	6,624	6,654	6,704	6,754	6,804	6,854
TOTAL DU PASSIF ET DE L'AVOIR	14,150 $	13,700 $	13,271 $	13,944 $	14,406 $	14,875 $	15,308 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

BUDGET DE FONCTIONNEMENT

(en milliers)

	PRÉVISION RÉELS 1999	PRÉVISION 2000	BUDGET 2001	PRÉVISION 2002	PRÉVISION 2003	PRÉVISION 2004	PRÉVISION 2005
RECETTES							
DROITS DE PILOTAGE	13,990 $	14,800 $	14,660 $	15,061 $	15,574 $	15,994 $	16,491 $
PLACEMENTS	478	560	560	560	560	560	560
DIVERS	77	00	70	70	70	70	70
TOTAL	14,545 $	15,430 $	15,270 $	15,681 $	16,144 $	16,614 $	17,101 $
DÉPENSES							
SALAIRES - PILOTES	9,920$	10,235 $	9,845$	10,140 $	10,445 $	10,760 $	11,081 $
AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	1,084	1,400	1,450	1,495	1,540	1,585	1,630
SALAIRES - EXPLOITATION	582	592	609	625	645	666	685
AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	106	118	122	126	130	135	140
FRAIS DE DÉPLACEMENT	914	956	950	975	900	925	950
BATEAUX-PILOTES	457	475	490	505	520	536	552
TRANSPORT TERRESTRE	441	240	240	248	264	260	270
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	276	300	305	310	315	320	325
PAYÉES	102	-	-	-	-	-	-
COMMUNICATIONS	71	00	00	95	90	96	100
SERVICES DE RÉPARTITION	71	75	76	75	75	75	75
SERVICES PUBLICS ET FOURNITURES	130	116	125	126	130	130	135
FORMATION	14	75	200	150	150	150	150
SUPPLÉMENT D'ASSURANCE-VIE	(40)	-	-	-	-	-	-
TOTAL	14,078 $	14,991 $	14,380 $	14,758 $	15,194 $	15,636 $	16,093 $
MARGE D'EXPLOITATION	466 $	870 $	880 $	922 $	950 $	978 $	1,008 $
DÉPENSES ADMINISTRATIVES							
SALAIRES	293 $	354 $	375 $	386 $	400 $	410 $	425 $
AVANTAGES SOCIAUX	47	71	76	77	80	82	85
SERVICES PUBLICS ET LOYER	00	90	90	95	95	100	100
EMPLOYÉS RETRAITÉS	26	25	26	25	25	25	25
JETONS DE PRÉSENCE	50	50	50	50	65	60	65
FRAIS DE DÉPLACEMENT	80	95	100	105	110	115	120
COMMUNICATIONS	20	20	20	20	20	20	20
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	15	15	15	15	15	15	15
PAYÉES	-	-	-	-	-	-	-
SERVICES PROFESSIONNELS	100	50	50	50	50	50	50
AMORTISSEMENT	77	50	50	50	50	50	50
	818 $	820 $	850 $	872 $	900 $	928 $	958 $
PROFIT NET	(353)	50 $	30 $	50 $	50 $	50 $	50 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

STATISTIQUES ET INDICATEURS DE RENDEMENT

(en milliers)

	RÉSULTATS RÉEL 1999	PRÉVISION 2000	2001	2002	2003	2004	2005
RÉSUMÉ D'EXPLOITATION							
REVENUS TOTAUX	14,545 $	15,430 $	15,770 $	16,681 $	16,144 $	16,814 $	17,107 $
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	10,984	11,635	11,295	11,635	11,985	12,345	12,711
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	680	710	730	751	775	800	825
FRAIS DE DÉPLACEMENT DES PILOTES	1,378	1,180	1,190	1,228	1,264	1,300	1,340
BATEAUX PILOTES	457	475	490	505	520	536	552
AUTRES FRAIS DIRECTS	572	560	805	840	850	855	866
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION	14,078	14,560	14,390	14,759	15,194	15,636	16,094
MARGE D'EXPLOITATION	466	870	880	922	950	978	1,008
DÉPENSES ADMINISTRATIVES	819	820	850	872	900	928	958
BÉNÉFICE NET	(353)	50 $	30 $	50 $	50 $	50 $	50 $
STATISTIQUES							
NOMBRE TOTAL D'AFFECTATIONS	8,100	8,500	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100
HEURES EN MOYENNE SUR LA PASSERELLE PAR AFFECTATION	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2
NOMBRE TOTAL D'HEURES SUR LA PASSERELLE	66,486	69,700	66,420	66,420	66,420	66,420	66,420
NOMBRE DE PILOTES (MOYENNE)	65.5	68	68	70	70	70	70
AFFECTATIONS SANS ACCIDENT	99.5%	99.5%	99.5%	99.5%	99.5%	99.5%	99.5%
NOMBRE MOYEN D'AFFECTATIONS PAR PILOTE	124	125	119	116	116	116	116
INDICATEURS DE RENDEMENT							
ADMINISTRATION EN POURCENTAGE DU							
(i) TOTAL DES FRAIS	5.6%	5.3%	5.4%	5.4%	5.6%	5.5%	5.5%
(ii) TOTAL DES REVENUS	5.6%	5.3%	5.4%	5.4%	5.6%	5.5%	5.5%
REVENUS PAR AFFECTATION	1,794 $	1,816 $	1,895 $	1,936 $	1,993 $	2,051 $	2,111 $
FRAIS D'EXPLOITATION PAR AFFECTATION	1,736 $	1,713 $	1,777 $	1,822 $	1,876 $	1,930 $	1,987 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

2002

Matériel de communication	5 000 $
Matériel et mobilier de bureau	5 000 $
Extension des logiciels et du matériel informatique et ordinateurs portables pour l'utilisation des cartes marines électroniques	90 000 $
	100 000 $

Les dépenses en capital pour 2002 prévoient une sortie de fonds de 5 000 $ qui serviront à remplacer le matériel et le mobilier de bureau périmés et usés dans les bureaux de l'Administration, et de 5 000 $ pour l'achat de matériel de communication. En outre, l'Administration entend dépenser 90 000 $ pour acheter le matériel informatique nécessaire à l'utilisation des cartes marines électroniques et du nouveau logiciel et matériel informatique de répartition et de facturation.